Deutscher Bundestag **Drucksache 18/726**

18. Wahlperiode 06.03.2014

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/550 –

Fortschritte bei der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Juni 2012 hat das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) vorgestellt. Ziel sind u. a. eine effizientere Ämterstruktur sowie die Einstufung der Bundeswasserstraßen in drei Ausbaukategorien. Im Mai 2013 wurde die Generaldirektion Wasserstraße und Schifffahrt (GDWS) eingerichtet. Doch seitdem scheint die Reform nicht spürbar voranzukommen.

Die SPD als neuer Koalitionspartner von CDU und CSU hat in der vergangenen Legislaturperiode das Reformvorhaben wiederholt kritisiert und hierbei insbesondere die Einrichtung der GDWS und die fehlende Einbeziehung der Mitarbeiter bemängelt. Laut Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD soll der „angestoßene Reformprozess der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unter Einbindung der Beschäftigten so entwickelt werden, dass die notwendigen regionalen Kompetenzen gesichert werden“.

Durch die Einsetzung der neuen Bundesregierung stellt sich die Frage, inwieweit sie weiterhin hinter dem Reformvorhaben steht und gewillt ist, diese auch im Einvernehmen mit den Mitarbeitern umzusetzen.

1. Wird die Bundesregierung an der WSV-Reform gemäß dem „5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)“ und dem bisher eingeschlagenen Weg festhalten (bitte jeweils begründen)?

Ja. Die Bundesregierung wird den WSV-Reformprozess auf der Grundlage des Koalitionsvertrages für die laufende Legislaturperiode fortsetzen. Der im 5. Bericht beschriebene Weg zur Anpassung der Aufgaben und Verwaltungsstruktur ist unter Berücksichtigung der begrenzten Ressourcen ohne sinnvolle Alternativen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 4. März 2014 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Welche Änderungen des bisher eingeschlagenen Reformweges werden sich nach Plänen der Bundesregierung für die folgenden Jahre aus welchen Gründen ergeben?

Es gibt keine Änderungen an den Eckpunkten der Reform.

3. Wird die Bundesregierung an dem vormals für Anfang 2013 vorgesehenen „Rechtsbereinigungsgesetz“ für die WSV-Reform weiter festhalten (bitte jeweils begründen)?

Ja, die Bundesregierung wird weiter an dem Zuständigkeitsanpassungsgesetz festhalten, auch wenn es für die notwendigen Organisationsveränderungen in der WSV keine rechtsbegründende Wirkung hat. Gleichwohl wird durch die „gesetzliche Nachzeichnung“ die Rechtssicherheit weiter erhöht.

4. Wird die Bundesregierung auf den Organisationserlass zur Einrichtung der GDWS verzichten?

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) ist mit Erlass vom 19. April 2013 mit Wirkung vom 1. Mai 2013 errichtet worden.

5. Wie wird durch die Bundesregierung die langfristige Umsetzung der WSV-Reform sowie die Beteiligung des Deutschen Bundestages sichergestellt?

Die langfristige Umsetzung der WSV-Reform wird die Bundesregierung durch geeignete Maßnahmen sicherstellen, dazu zählen u. a., die Einbindung der Beschäftigten entsprechend dem Koalitionsvertrag und die Zusagen zur sozialverträglichen Umsetzung. Der Deutsche Bundestag wird über die zuständigen Ausschüsse sowie im Rahmen des parlamentarischen Fragerechts unterrichtet werden.

6. Wird im Zuge der WSV-Reform mit einem neuen Dialogprozess über die zukünftige Struktur der WSV begonnen, und wenn ja, wie wird dieser ausgestaltet sein?

Der Dialogprozess mit den Beschäftigten der WSV läuft bereits seit Anfang 2013. Die Überprüfung der im 5. Bericht zur Umsetzung der WSV-Reform aufgezeigten Ämterstruktur (nachgeordneter Bereich der GDWS) erfolgt durch Arbeitsgruppen, welche mit WSV-Beschäftigten besetzt sind.

Mit der Einbindung der Leiterinnen und Leiter der Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ), der Sonder- und Fachstellen und von WSV-Beschäftigten aus den Außenstellen der GDWS und der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in die Arbeitsgruppen zur Überprüfung der Ämterstruktur wird ein durch alle Ebenen der Verwaltung geführter Dialogprozess gewährleistet. Dazu diente auch die Vor-Ort-Aktualisierung der Tätigkeitskataloge der Innenbereiche in den 39 WSÄ im Jahr 2013.

Darüber hinaus werden die neu gewählten Interessenvertretungen intensiv in die Veränderungsprozesse einbezogen und der Dialog mit den Beschäftigten unmittelbar auf Personal- und Mitarbeiterversammlungen fortgesetzt.

7. Wird bei allen Planungen zum Umbau der WSV sowie der entsprechenden Referate und Abteilungen des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) für eine umfassende Transparenz gesorgt und die Beteiligung der Personalvertretungen an den Prozessen gewährleistet?

Alle Planungen zum Umbau der WSV sowie der entsprechenden Referate und Abteilungen des BMVI werden intensiv mit den Interessenvertretungen des BMVI und der WSV erörtert. Bezüglich der Interessenvertretungen der WSV wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Welche Teilschritte der WSV-Reform konnten aus Sicht der Bundesregierung bisher abgeschlossen werden?

Die GDWS wurde mit Wirkung vom 1. Mai 2013 errichtet. Mit Erlass vom 9. August 2013 wurden fünf Abteilungen eingerichtet:

- Zentrale Aufgaben
- Schifffahrt
- Wasserstraßen
- Recht (einschließlich Planfeststellung)
- Umwelt, Technik, Wassertourismus.

9. Wie wird die Bundesregierung eine „nachhaltige Absicherung der Fachkompetenz in der WSV trotz Stellenabbau und Fachkräftemangel“ sicherstellen (Vergleiche „5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)“ (5. Bericht), S. 6.)?

Stellennachbesetzungen werden von der GDWS zentral gesteuert. Hierbei wird dem Erhalt der Fachkompetenz in der WSV höchstes Gewicht beigemessen. Durch Aufgabenbündelung in den jeweiligen Kompetenzbereichen wurde und wird die Effizienz der Aufgabenerledigung erhöht und Fachkompetenz gezielt erhalten.

Dem Fachkräftemangel wird durch eigene Ausbildungsinitiativen und andere Angebote für ein duales Studium begegnet.

10. Bis wann wird mit den Ergebnissen der Personalbedarfsermittlung in der WSV zu rechnen sein?

Die Personalbedarfsermittlung in der WSV und die WSV-Reform sind eng miteinander verzahnt. Zunächst muss die Zielstruktur der reformierten WSV – einschließlich der Ämterstruktur – feststehen, bevor eine Personalbedarfsermittlung für die WSV sinnvoll durchgeführt werden kann. Eine sachgerechte Personalbedarfsermittlung kann daher erst im Anschluss an die erarbeitete Zielstruktur erfolgen. Nach wie vor ist die Personalbemessungserhebung für das Jahr 2016 vorgesehen.

11. Konnten inzwischen auf allen Verwaltungsebenen der WSV verbindliche Ziele, Vorgaben und Standards definiert werden, wie sie zur Aufgabenerledigung der Verwaltung notwendig sind und dort gemäß sog. 5. Bericht bisher fehlten?

Mit der Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen wurden bereits Vorgaben zur weiteren Ressourcensteuerung eingeführt. Damit werden auch die Ziele bei Betrieb und Unterhaltung sowie eine Priorisierung von Investitionen an Bundeswasserstraßen vorgegeben. Aktuell werden Investitionsaufgaben nach bundeseinheitlichen Standards in den Kategorien „verkehrsbezogener Ersatz und Ausbaumaßnahmen“, „Fahrzeuge“ und „ökologische Durchgängigkeit“ priorisiert.

12. Welche Arbeitsgruppen auf Regierungsebene gibt oder gab es bisher, die sich mit der Umsetzung der WSV-Reform beschäftig(t)en, und welche Ergebnisse konnten diese Arbeitsgruppen bisher vorweisen?

Zur Umsetzung des Konzepts zur Umsetzung der WSV-Reform wurde beim damaligen BMVBS die Arbeitsgruppe „Umsetzung der WSV-Reform“ eingerichtet, die mit Beschäftigten aus den fachlich betroffenen Referaten der Abteilungen WS und Z sowie aus einzelnen, nach fachlichen Gesichtspunkten ausgewählten Beschäftigten der WSV (Direktions- und Ämterebene) besetzt wurde. Als Entscheidungsinstanz im weiteren Verfahren wurde eine Lenkungsgruppe gebildet, der die Leiterin der Abteilung Z und der Leiter der Abteilung WS angehören.

13. a) Welche „regionalen Kompetenzen“ („Deutschlands Zukunft gestalten – Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD“ (Koalitionsvertrag), S. 43.) sollen bei der WSV-Reform gesichert werden, und bis wann plant die Bundesregierung, die GDWS (Bonn) mit ihren Außenstellen (Aurich, Hannover, Kiel, Magdeburg, Mainz, Münster, Würzburg) zusammenzuführen?

Alle für die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bzw. die Aufgabenerfüllung der WSV notwendigen regionalen Kompetenzen sollen gesichert werden.

Eine Zusammenführung der GDWS ist bereits mit deren Errichtung erfolgt. Die Außenstellen gehören als Standorte der GDWS zur GDWS.

b) Inwieweit sollen dabei die Kompetenzen vor Ort in den Wasser- und Schifffahrtsämtern (WSA) erhalten oder sogar gestärkt werden?

Die Kompetenzen der WSÄ bleiben erhalten und werden mit der Durchsetzung einer neuen Zielstruktur gestärkt werden.

c) Welche Einbindung der von der WSV-Reform betroffenen Bundesländer ist durch die Bundesregierung vorgesehen?

Die Umsetzung der WSV-Reform obliegt der Bundesregierung. Gleichwohl wurden die Länder bereits z. B. an der Netzkategorisierung beteiligt. Die Bundesregierung beabsichtigt, diese informative Beteiligung der Länder im Rahmen der vertrauensvollen Zusammenarbeit fortzusetzen.

d) Wie viele Mitarbeiter sind inzwischen am GDWS-Standort Bonn angesiedelt, und wie viele Mitarbeiter soll die GDWS in Zukunft haben?

Die Leitungspositionen (Präsident, fünf Abteilungsleitungen) der GDWS am Standort Bonn sind mit einer Ausnahme besetzt. Diese werden unterstützt durch Aufbauhelferinnen und Aufbauhelfer aus dem BMVI als auch aus der WSV. Sie nehmen ihre Unterstützungsaufgaben zum Teil am Standort Bonn, aber auch an WSV-Standorten wahr. Die künftige Zahl der Beschäftigten wird eine Personalbedarfsbemessung ergeben, die noch nicht abgeschlossen ist.

e) Aus welchen Abteilungen besteht die GDWS bisher, und welche sollen am GDWS-Standort Bonn angesiedelt bzw. von anderen Behörden abgezogen werden?

Die GDWS besteht aus fünf Abteilungen (namentliche Benennung: siehe Antwort zu Frage 8), welche alle in Bonn angesiedelt sind. Mit ihrer gänzlich neuen Struktur werden sie den gestellten Anforderungen an eine bundesweite Steuerung der WSV gerecht werden.

14. a) Bis wann wird die Bundesregierung ein Standortkonzept für die WSV vorlegen?

Die Untersuchungen zur neuen Zielstruktur auf Ämterebene sind noch nicht abgeschlossen.

b) Welche regionalen Verschiebungen auf Ebene der WSA sind bezüglich der regionalen und lokalen operativen Aufgaben vorgesehen?

Dies ist Bestandteil der noch nicht abgeschlossenen Untersuchungen.

c) Bis wann werden die ämterübergreifenden operativen Aufgaben (Ausführungsaufgaben) von den verbleibenden Außenstellen der GDWS auf die GDWS in Bonn übertragen?

Die WSV-Reform wird im laufenden Betrieb der WSV umgesetzt. Die Funktionsfähigkeit hat dabei unbedingte Priorität.

d) Welche Auswirkungen werden von einer neuen WSV-Ämterstruktur für die Fachstellen der WSA ausgehen?

Die Fachstellen der WSV sind regionale Bündelungsstellen für die Erledigung mittelbarer Aufgaben. Sie sind lediglich organisatorisch einem WSA zugeordnet. In Abhängigkeit der zukünftigen Ämterstruktur sollen diese Aufgaben möglichst wieder in die Ämter integriert werden.

15. a) Welche Kriterien sollen bei der durch die Bundesregierung geplanten Netzkategorisierung neben der Tonnage berücksichtigt werden (Vergleiche ebenda.)?

    b) Welchen Einfluss werden die Kriterien aus Frage 15a für die Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen haben?

    c) Inwieweit wird die Bundesregierung im Rahmen der vorgesehenen Überarbeitung der Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans die Netzkategorien der Bundeswasserstraßen auf die Verteilung der Kompetenzen gemäß den Fragen 13a bzw. 13b abstimmen?

Die Netzstruktur des 5. Berichtes berücksichtigt neben der Tonnage bereits weitere Kriterien, die u. a. mit den Ländern intensiv abgestimmt wurden.

Die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen dient der Identifizierung von Wasserstraßen mit hoher verkehrlicher Bedeutung, auf die die knappen Ressourcen für den Erhalt und ggf. den Ausbau der Infrastruktur konzentriert werden müssen. Welche weiteren Kriterien neben der Kategorisierung für die Prioritäteneinstufung herangezogen werden, wird im Rahmen des Priorisierungsprozesses des Bundesverkehrswegeplan 2015 festgelegt.

Die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen ist aufgrund der knappen verfügbaren Ressourcen unabhängig von der WSV-Reform als strategisches Priorisierungsinstrument für Infrastrukturentscheidungen erforderlich, um die negativen gesamtwirtschaftlichen Folgen des Ressourcenmangels zu minimieren. Insofern wird sich die künftige Aufgabenwahrnehmung an den Bundeswasserstraßen an der Kategorisierung orientieren. Sicherheitsrelevante Ersatzinvestitionen, wasserwirtschaftliche Anforderungen und andere rechtlich verpflichtende Maßnahmen im gesamten Netz sind dabei indisponibel. Daraus resultierende Änderungen in der Aufgabenwahrnehmung werden bei den organisatorischen Veränderungen im Rahmen der WSV-Reform berücksichtigt.

Zwischen der Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans und der Verteilung regionaler Kompetenzen innerhalb der WSV bestehen keine unmittelbaren Abhängigkeiten.

16. a) Von welchen jährlichen Kosteneinsparungen durch die WSV-Reform geht die Bundesregierung aus (Vergleiche 5. Bericht, S. 14.) aus?

Hauptziele der WSV-Reform sind im 5. Bericht zur WSV-Reform genannt. Kosteneinsparungen sind nicht benannt.

    b) Ist nach Kenntnissen der Bundesregierung aufgrund eventueller Kosteneinsparungen der WSV-Reform mit freiwerdenden Haushaltsmitteln zu rechnen (bitte Begründung anführen)?

Nein, es wird auf die Ausführungen zu der Antwort zu Frage 16a verwiesen.

17. a) Inwieweit sollen die Bundeswasserstraßen in einem geplanten „nationalen Prioritätenkonzept“ Berücksichtigung finden (Koalitionsvertrag, S. 39.)?

    b) Bundeswasserstraßen welcher Netzkategorie sollen in ein solches Konzept einfließen können?

Das nationale Prioritätenkonzept stellt das Ergebnis des Priorisierungsprozesses unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Projektbewertungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015 dar. Die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen ist Bestandteil dieses Priorisierungsprozesses. Darin werden die im

Kernnetz der Bundeswasserstraßen (Kategorien A bis C) liegenden Ausbaumaßnahmen einbezogen. Unabhängig davon wird die Eigentümerunterhaltung an allen Bundeswasserstraßen mit höchster Priorität weiterhin erledigt.

18. Wird die Einführung der Kosten- und Leistungsrechnung in der WSV wie geplant zum Frühjahr 2014 erfolgen können (bitte jeweils Begründung angeben)?

Die Ist-Erfassung der vorhandenen KLR-Elemente in der WSV ist abgeschlossen.

Das Umsetzungskonzept muss intensiv und detailliert mit den neu gewählten Interessenvertretungen der Beschäftigten abgestimmt werden. Mit der Einführung erster Systembausteine ist erst danach zu rechnen.

19. Bis wann ist mit einer für vormals Ende 2012 vorgesehenen Novellierung des Wasserstraßen-Gebührensystems zu rechnen?

Mit dem im August 2013 in Kraft getretenen Bundesgebührengesetz wurden die Grundlagen für eine umfassende Gebührenreform gelegt. Die Umsetzung dieser Vorgaben, die zu Änderungen der Gebührenstruktur und -höhe führen können, wird spätestens innerhalb von 5 Jahren nach dem Inkrafttreten im Rahmen einer Allgemeinen Gebührenverordnung der Bundesregierung (Fdf. BMI) und einer besonderen Gebührenverordnung für den Verkehrsbereich (Fdf. BMVI) erfolgen.

20. Welche Position hat die neue Bundesregierung zu geschlossenen Finanzierungskreisläufen im Verkehrsbereich?

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag vereinbart, in dieser Legislaturperiode sicherzustellen, dass die Nettoeinnahmen aus der Nutzerfinanzierung ohne Abstriche der Verkehrsinfrastruktur wieder zugeführt werden.

21. Bis wann wird die Bundesregierung eine transparente Überprüfung der Nutzerentgelte der Bundeswasserstraßen unter Einbeziehung aller Nutzer durchführen und die Ergebnisse dem Deutschen Bundestag vorlegen?

Die Untersuchungen zur künftigen Gebührenhöhe und zu einer vereinfachten Gebührenstruktur sollen durch externe Gutachter unterstützt werden. Anschließend erfolgt die Beteiligung der Nutzer. Mit einem Abschluss der Untersuchungen ist voraussichtlich Ende des Jahres 2015 zu rechnen.

22. a) Wann wird die Bundesregierung das im Rahmen der WSV-Reform angekündigte Wassertourismuskonzept vorlegen?

b) Welche Fortschritte sind bezüglich der Erstellung eines Wassertourismuskonzepts seit Beginn der WSV-Reform im Jahr 2012 zu verzeichnen?

Die Bundesregierung beabsichtigt, einen diesbezüglichen Bericht vorzulegen. Dazu werden zurzeit die bereits vorliegenden Untersuchungen und Gutachten vom BMVI sowie der WSV überprüft. Mit dem Wassertourismuskonzept wird die Bundesregierung Vorschläge unterbreiten, wie die für Freizeitnutzung be-

deutenden Bundeswasserstraßen dauerhaft in einem angemessenen Umfang für die Nutzung erhalten bleiben können.

23. Welche Planungen bestehen bei der Bundesregierung, zukünftig die Bereederung von WSV-Schiffen bzw. weiteren Schiffen des Bundes gemeinsam durchzuführen und dadurch kostengünstiger und effizienter zu organisieren (bitte Antwort begründen)?

Zur Abstimmung von logistischen Prozessen und zur Identifizierung möglicher Synergien hat Anfang des Jahres 2014 ein gemeinsames Technikgremium der auf See tätigen Bundesbehörden seine Arbeit aufgenommen. Dieses Gremium prüft, ob und inwieweit logistische Kompetenzen gebündelt und gemeinsame Beschaffungsprozesse einschließlich einer gemeinsamen Instandhaltungs- und Ersatzteillogistik realisiert werden können. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/11444 vom 12. November 2012 verwiesen.

Unabhängig davon beabsichtigt die WSV, die dringend notwendige Erneuerung ihrer Wasserfahrzeugflotte durchzuführen. Weitere Privatbereederungen sind wegen der besonderen Funktionalitäten der Fahrzeuge nicht beabsichtigt.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333